

**TEMAT:** „Budowa ulicy Przytorowej w Dąbrowie Białostockiej – 0,5km”

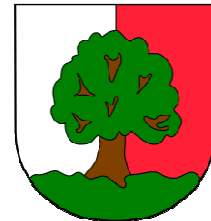
**KATEGORIA**

**OBIEKTU:** IV, XXV, XXVI

**STADIUM:** **PROJEKT WYKONAWCZY**  
**BRANŻA DROGOWA**

**ADRES:** droga gminna nr 103547B – ul. Przytorowa  
Dąbrowa Białostocka, gm. Dąbrowa Białostocka, pow. sokólski, woj. podlaskie

**INWESTOR:** **GMINA DĄBROWA BIAŁOSTOCKA**  
ul. Solidarności 1  
16-200 Dąbrowa Białostocka



**JEDNOSTKA**  
**PROJEKTOWA:** Pracownia Projektowa KOMI sp. z o.o.  
Ul. Waszyngtona 24/197  
15-274 Białystok

**ZESPÓŁ PROJEKTOWY:**

**projektant:** **mgr inż. Adam Kalinowski**  
PDL/0036/POOD/09  
uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej

**współpraca:** **mgr inż. Maciej Samojułowicz**

## Spis zawartości opracowania:

### **I. Część opisowa**

1. Strona tytułowa .....	1
2. Spis zawartości opracowania.....	2
3. Opis techniczny do projektu wykonawczego.....	3
4. Tabela nr 1 - Humus .....	11
5. Tabela nr 2 - Wykop .....	12
6. Tabela nr 3 - Nasyp .....	13
7. Tabela nr 4.1 - 4.2 Wykaz robót na zjazdach indywidualnych i publicznych .....	14
8. Tabela nr 5 Wykaz drzew do wycinki.....	15

### **II. Część rysunkowa**

1. Rys. nr 1 – Plan orientacyjny; skala 1:5000 .....	16
2. Rys. nr 2 – Projekt zagospodarowania terenu; skala 1:500 .....	17
3. Rys. nr 3 – Profil podłużny; skala 1:50/500.....	18
4. Rys. nr 4 – Przekroje normalne z szczegółami; skala 1:50, 1:20 .....	19
5. Rys. nr 5 – Przekroje poprzeczne; skala 1:100.....	20
6. Rys. nr 6 – Inwentaryzacja zieleni; skala 1:500 .....	21
7. Rys. nr 7 – Schemat wlotu do studni chłonnej Ø1500mm, h=4,0m; skala 1:25.....	22

# OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO

## 1. Przedmiot i zakres inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt wykonawczy budowy drogi gminnej nr 103547B - ul. Przytorowa na odcinku od ul. im. G. Kunawina do ul. J. Słowackiego w Dąbrowie Białostockiej w zakresie budowy nawierzchni jezdni, zjazdów, chodników dla pieszych, rowów drogowych, oraz drenaży odparowująco - infiltracyjnych.

Projekt obejmuje przebudowę drogi gminnej nr 103547B - ul. Przytorowa na odcinku od ul. im. G. Kunawina do ul. J. Słowackiego tj. o długości 474,4m. Teren objęty opracowaniem posiada miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

### Zakres projektowanych robót drogowych obejmuje:

- korekty w planie osi ulicy Przytorowej,
- korekt profilu podłużnego ulicy zapewniającego prawidłowe odwodnienie oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu,
- wykonanie jezdni ulicy Przytorowej o szerokości 5,0m,
- wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni ulicy dostosowanych do obciążenia ruchem KR2,
- wykonanie nawierzchni zjazdów indywidualnych i publicznych,
- wykonanie nawierzchni dróg bocznych, ul. Leśna i ul. J. Słowackiego,
- wykonanie chodników dla pieszych o szerokości 2,25m,
- wykonanie odwodnienia w postaci rowów drogowych i drenaży odparowująco – infiltracyjnych,
- wykonanie 2 studni chłonnych Ø1500mm i h=4m z osadnikami,
- zagospodarowanie zieleni w granicach pasa drogowego,
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją.

***Projekt w świetle przepisów jest projektem obiektu o prostej konstrukcji i całość rozwiązań została przedstawiona w projekcie zagospodarowania terenu, w związku z czym nie wymaga zastosowania funkcji sprawdzającego.***

### W zakresie infrastruktury technicznej:

- zabezpieczenie istniejących urządzeń infrastruktury technicznej.

Całokształt projektowanej inwestycji został przedstawiony w projekcie zagospodarowania terenu. Zakres inwestycji tj. istniejący i projektowany pas drogowy zaznaczono przerywaną linią koloru fioletowego i liczbami 1 ÷ 31.

Zaleca się zachowanie następującej kolejności robót przy realizacji projektowanej inwestycji:

- przygotowanie terenu,
- wytyczenie osi jezdni,
- zlokalizowanie przebiegu uzbrojenia terenu,
- roboty rozbiórkowe,
- zabezpieczenie istniejących urządzeń infrastruktury technicznej,
- wykonanie odwodnienia w postaci rowów przydrożnych, studni chłonnych z osadnikami,
- roboty ziemne związane z budową konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie podbudowy,
- ustawienie krawężników i obrzeży,
- wykonanie nawierzchni chodników,
- wykonanie projektowanych nawierzchni jezdni, dróg bocznych i zjazdów,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,

– prace porządkowe.

Prace budowlane poszczególnych branż powinny być ze sobą skoordynowane i prowadzone w taki sposób aby wprowadzać jak najmniejsze utrudnienia w ruchu kołowym i pieszym.

## **2. Stan istniejący zagospodarowania terenu**

### **2.1. Stan istniejący**

Ulica Przytorowa ma status drogi gminnej o numerze 103547B. Teren, na którym usytuowana jest droga jest terenem zabudowanym i charakteryzuje go zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Ulica Przytorowa posiada nawierzchnię żwirową szerokości 5,0m oraz nawierzchnię gruntową szerokości 3,0m bez wydzielonych ciągów dla ruchu pieszego. Stan nawierzchni jest średni, nawierzchnia posiada deformacje w profilu podłużnym i poprzecznym, liczne zadołowania, wyboje i nierówności.

Odwodnienie jezdni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na teren przylegający do pasa drogowego.

W pasie drogowym objętym inwestycją znajduje się następująca infrastruktura techniczna: napowietrzne linie energetyczne, słupy oświetleniowe, kablowe i napowietrzne linie teletechniczne, kanalizacja sanitarna, wodociąg.

Ulica Przytorowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 2308B (ulica im. G. Kunawina) oraz z drogami gminnymi nr 103548B (ulica Leśna) i nr 103535B (ulica J. Słowackiego).

Natężenie ruchu na przedmiotowej ulicy jest niewielkie i w całości stanowi dojazd mieszkańców do własnych posesji.

### **2.2. Przewidywane zmiany zagospodarowania terenu**

Zmiany w zagospodarowaniu terenu objętego inwestycją będą polegały na budowie drogi gminnej nr 103547B do przekroju 1x2 wraz z budową zjazdów, chodników dla pieszych szerokości 2,25m, rowów drogowych, oraz drenażów odprowadzających - infiltracyjnych. Szerokość projektowanego pasa ruchu wynosi 2,5 m.

### **2.3. Przewidywane rozbiórki**

W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę istniejących nawierzchni drogowych.

W myśl ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2001r. Nr 62, poz. 628) elementy powstałe z rozbiórki nie są odpadami niebezpiecznymi.

Materiały z rozbiórki, stanowiące wartość użytkową, powinny być przekazane Inwestorowi lub właścicielowi obiektu, a pozostałe należy poddać utylizacji, recyklingowi lub wywieźć na składowisko odpadów.

Obiekty należy rozebrać metodami tradycyjnymi w kolejności odwrotnej do ich wbudowania przy użyciu narzędzi ręcznych lub mechanicznych. Wszystkie powstałe w wyniku rozbiórki materiały oraz ich zagospodarowanie podlegają ustawie o odpadach w zależności od ich stopnia szkodliwości dla środowiska i dlatego w trakcie rozbiórki należy przeprowadzić ich segregację. Materiały pochodzące z rozbiórek stanowiące wartość użytkową, powinny być przekazane Inwestorowi. Pozostałe należy przewieźć na bazę Wykonawcy robót i poddać recyklingowi lub utylizacji.

Niedopuszczalne jest pozostawienie odpadów na terenie budowy.

### **2.4. Podłoże gruntowe**

W celu zbadania istniejącej nawierzchni oraz określenia warunków gruntowo - wodnych wykonano 4 otwory wiertnicze o głębokości 3,00 m.

W chwili obecnej istniejąca droga posiada częściowo nawierzchnię żwirową i gruntową. Pod ww. warstwami zalegają grunty wysadzinowe reprezentowane przez glinę zwięzłą. We wszystkich wykonanych otworach nie dowercono się do wód gruntowych.

Grupę nośności podłoża zaliczono do grupy nośności G3.

### 3. Opis rozwiązań technicznych

#### 3.1. Droga w planie

Początek projektowanej budowy ulicy Przytorowej dowiązано do skrzyżowania z ulicą im. G. Kunawina. Koniec dowiązано do istniejącego terenu działki o nr ewid. 994 w km 0+474,4. Oś ulicy ma długość 474,4m i składa się z odcinków prostych i dwóch łuków o promieniu  $R=1000m$ . **Zakres opracowania objęty wnioskiem o pozwolenie na budowę obejmuje odcinek dł. 474,4m tj. od km 0+000,0 do km 0+474,4.**

Zaprojektowano obsługę komunikacyjną działek przyległych do projektowanej drogi poprzez wykonanie zjazdów indywidualnych i publicznych, oraz skrzyżowań z drogami bocznymi (ul. Leśną i ul. J. Słowackiego). Zjazdy bramowe zaprojektowano w miejscach istniejących czynnych wjazdów o szerokości jezdni dostosowanej do szerokości istn. bram od 3,0 m do 4,3 m i skosami wjazdowymi 1:1, wykonanymi na długości 1,0m.

Istniejące skrzyżowania z drogami bocznymi pozostawiono w obecnych lokalizacjach. Przecięcie krawędzi jezdni ulicy Przytorowej z ulicą im. G. Kunawina wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu 8,0m.

Szczegółowe informacje określające parametry korpusu drogowego, zjazdów i dróg bocznych zostały zamieszczone na przekrojach normalnych oraz na projekcie zagospodarowania terenu w części rysunkowej.

#### 3.2. Rozwiązania wysokościowe

Na całości opracowania przewiduje się utrzymanie istniejących rzędnych nawierzchni z uwagi na konieczność dostosowania się do wlotów dróg bocznych, zjazdów i ogrodzeń. Przewiduje się także korekty drogi w profilu podłużnym celem zapewnienia normatywnych spadków podłużnych jak również promieni łuków pionowych wypukłych i wklęsłych. Ukształtowanie wysokościowe projektowanej ulicy dostosowano do stanu istniejącego uwzględniając uzbrojenie podziemne oraz zjazdy na posesje.

Początek trasy dowiązано do ulicy im. G. Kunawina, koniec trasy dowiązано wysokościowo do ulicy J. Słowackiego. Niweletę opracowano w dowiązaniu do państwowego układu wysokościowego.

#### 3.3. Przekroje normalne

Na projektowanym odcinku ulica Przytorowa będzie miała jezdnię szerokości 5,0m ograniczona jednostronnie krawężnikiem betonowym 15x30cm wyniesionym na wys. 12cm (strona prawa). Przekrój nawierzchni drogi zaprojektowano jako jednostronny o spadku 2% w kierunku projektowanych rowów drogowych. Za krawężnikiem (strona prawa) zaprojektowano chodniki dla pieszych o szerokości 2,25m z płytek betonowych 35x35x5cm ograniczone obrzeżem betonowym 6x20cm. Za obrzeżem (strona prawa), oraz przy krawędzi drogi (strona lewa) zaprojektowano pobocza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie.

##### **Parametry ulicy Przytorowej:**

- klasa drogi – D dojazdowa,
- kategoria ruchu KR 2,
- ilość pasów ruchu – 2,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- spadek jezdni – 2,0 %.

Szczegółowe informacje określające parametry korpusu drogowego zostały zamieszczone na rysunku Przekroje normalne w części rysunkowej projektu.

#### 3.4. Odwodnienie

Odwodnienie ulicy będzie zapewnione poprzez powierzchniowy spływ wód (spadki podłużne i poprzeczne projektowanych nawierzchni) do projektowanych rowów przydrożnych otwartych, terenów przyległych (skarpy i przeciwskarpy o pochyleniach 1:1,5 bądź 1:1 – zgodnie z przekrojami normalnymi i poprzecznymi), a dalej do projektowanych studni chłonnych  $\varnothing$  1,5m i głębokości 4,0m. Dodatkowo zaprojektowano drewny odprowadzający – infiltracyjne pod dnem projektowanych rowów w celu zmagazynowania wód opadowych z uwagi na brak

naturalnych odbiorników wody. Na wprowadzenie wód opadowych do rowów, oczyszczenie go oraz na budowę studni chłonnych uzyskano pozwolenie wodnoprawne.

### 3.5. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawienia obiektów budowlanych ulicę Przytorową można zakwalifikować do pierwszej kategorii geotechnicznej. Grupę nośności podłoża, wg badań geotechnicznych, zaliczono do G3.

#### Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

##### **A. konstrukcja jezdni ulicy Przytorowej:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 35/50 - 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 - 8cm
- podbudowa pomocnicza z KŁSM 0-31,5mm - 20cm
- warstwa mrozoodporna z mieszanki kruszyw 0-31,5mm - 20cm
- wzmocnienie podłoża gruntowego kruszywem stab. spoiwem hydraulicznym - 25cm

##### **B. zjazdy indywidualne z kostki betonowej:**

- betonowa kostka brukowa - 8cm
- podsypka cementowo - piaskowa - 4cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - 15cm
- wzmocnienie podłoża gruntowego kruszywem stab. spoiwem hydraulicznym - 20cm

##### **C. wloty dróg bocznych (ul. Leśna i ul. J. Słowackiego) i zjazdów publicznych:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 35/50 - 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 - 8cm
- podbudowa pomocnicza z KŁSM 0-31,5mm - 20cm
- warstwa mrozoodporna z mieszanki kruszyw 0-31,5mm - 20cm
- wzmocnienie podłoża gruntowego kruszywem stab. spoiwem hydraulicznym - 25cm

##### **D. chodnik z płytek betonowych:**

- betonowa płytka 35x35x5cm - 5cm
- podsypka cementowo - piaskowa - 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - 15cm
- wzmocnienie podłoża gruntowego kruszywem stab. spoiwem hydraulicznym - 15cm

Projektowaną nawierzchnię drogi należy ująć jednostronnie (strona prawa) w krawężnik betonowy 15x30cm ustawionym na ławie betonowej z oporem. Krawężniki należy ustawić ze światłem 12cm. Ławy betonowe należy wykonać z betonu klasy C12/15. Dodatkowo nawierzchnię chodnika należy ograniczyć obrzeżem betonowym 6x20cm posadowionym na podsypce piaskowej grubości 5cm.

### 3.6. Roboty ziemne

Roboty ziemne związane z budową ulicy Przytorowej obliczono metodą przekrojów poprzecznych. W objętościach mas ziemnych uwzględniono wszystkie elementy tj. rozbiórkę istniejących nawierzchni, wykopy i nasypy.

### 3.7. Regulacja urządzeń infrastruktury technicznej

Wszystkie urządzenia infrastruktury technicznej zostaną wyregulowane wysokościowo do nowych rzędnych projektowanej nawierzchni, tak aby nawiązały do otaczającej nawierzchni i umożliwiły spływ wód powierzchniowych. W niniejszym opracowaniu ujęto jedynie zabezpieczenie miejsc kolizji istniejących linii telekomunikacyjnych z nawierzchniami utwardzonymi. Kable telefoniczne zostaną zabezpieczone rurami dwudzielnymi typu A 120 PS.

## 4. Ochrona terenu i wpis do rejestru zabytków

Na terenie objętym inwestycją nie znajdują się żadne zabytki nieruchome lub archeologiczne wpisane do rejestru zabytków lub ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków.

W przypadku natrafienia w trakcie prowadzonych robót budowlanych na przedmioty lub obiekty mogące być zabytkami, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić zabytek, zabezpieczyć odkrycie i powiadomić Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Białymstoku (art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami - Dz. U. z 2014, poz. 1446 ze zm.).

## 5. Wpływ eksploatacji górniczej

Działki objęte przedmiotową inwestycją nie są zlokalizowane w granicach terenów górniczych.

## 6. Wpływ inwestycji na środowisko

Ze względu na rodzaj inwestycji nie zalicza się do przedsięwzięć drogowych mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2010 r. nr 213 poz. 1397 z późn. zm.). Dla przedmiotowej inwestycji nie było konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. O ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 627 z późn. zm.) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w pobliżu następujących obszarów chronionych:

- **Obszaru Chronionego Krajobrazu:**
  - Dolina Biebrzy (ok. 6km),
  - Wzgórza Sokólskie (ok. 25km).
- **Rezerwat Przyrody** – wszystkie rezerваты znajdują się w odległości powyżej 15km:
  - Kozi Rynek,
  - Kuriańskie Bagno,
  - Mały Borek,
  - Starożyn.
- **Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk:**
  - Ostoja Knyszyńska (ok. 8km),
  - Dolina Biebrzy (ok. 4 km),
  - Ostoja Augustowska (ok. 11km),
  - Ostoja Wigierska (ok. 40km),
  - Pojezierze Sejneńskie (ok. 45 km),
  - Dolina Górnej Rospudy (ok. 55 km).
- **Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków**
  - Ostoja Biebrzańska (ok. 3km),
  - Puszcza Knyszyńska (ok. 30km),

– *Dolina Górnej Narwi (ok 60km).*

- **Park Krajobrazowy:**

- Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej im. profesora Witolda Sławińskiego (ok. 20km)

- **Park Narodowy:**

- *Białowiecki Park Narodowy – otulina (ok. 4km), Białowiecki Park Narodowy (ok. 6km),*

Ze względu na to, iż projektowana droga gminna przebiega w już istniejącym układzie drogowym oraz ma charakter wyłącznie lokalny, nie spowoduje znaczącego wzrostu obciążenia ruchem samochodowym i nie będzie stwarzała dodatkowych zagrożeń dla świata roślin i zwierząt.

Planowana inwestycja posiada wymiar lokalny i nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją w istotny sposób ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych niekorzystnych warunków, w szczególności w zakresie klimatu akustycznego wokół drogi w odniesieniu do sytuacji obecnej i nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych.

Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji inwestycji będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Nie mniej jednak inwestycja przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji spalin oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii. Ponadto w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady:

- sprzęt mechaniczny powinien być w należyłym stanie co wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi,
- sprzęt powinien poruszać się w obrębie placu budowy,
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone,
- czas budowy należy skrócić do minimum,
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.

### **6.1. Zielen istniejąca**

Na przedmiotowym terenie przewidziano 127 sztuk drzew do wycinki oraz krzewy. Inwentaryzacja drzew przewidzianych do wycinki została przedstawiona w części rysunkowej w Projekcie zagospodarowania terenu. Drzewa przewidziane do wycinki bezpośrednio kolidują z projektowaną drogą i infrastrukturą.

Zgodnie z art. 83, art. 83b, art. 86 ust. 1 i 2 oraz art. 90 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, z późn. zm.) na wycinkę drzew uzyskano zgodę decyzją.

### **6.2. Zielen projektowana**

Na skarpach i przeciwskarpach rowów zostaną założone zieleńce. Nie projektuje się wykonania nasadzeń drzew oraz roślinności ozdobnej.

### **6.3. Hałas i spaliny**

Źródłem hałasu będą przejeżdżające ulicą Przytorową pojazdy. Wykonanie nowej nawierzchni drogi gminnej nie wpłynie na zwiększenie ruchu pojazdów ze względu na lokalny charakter drogi, a co za tym idzie nie spowoduje zwiększenia emisji hałasu w istniejącym otoczeniu.

Z uwagi na wykonanie nowej nawierzchni jezdni poziomy emisji spalin od pojazdów i hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych.



#### **6.4. Utylizacja odpadów drogowych**

W myśl ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2001r. Nr 62, poz. 628) elementy powstałe z rozbiórki (gruz, kamień, elementy drogowe, grunt z wykopów, pnie i gałęzie drzew) nie są odpadami niebezpiecznymi. Materiały pochodzące z rozbiórek stanowiące wartość użytkową, powinny być przekazane Inwestorowi. Pozostałe należy przewieźć na bazę Wykonawcy robót i poddać recyklingowi lub utylizacji.

Grunt uzyskany z wykopów w trakcie prowadzenia robót ziemnych stanie się własnością Wykonawcy i zostanie przez niego zutyliczowany.

#### **7. Organizacja ruchu**

Projekt stałej organizacji ruchu stanowi oddzielne opracowanie. W projekcie zostaną wytyczone zasady pierwszeństwa ruchu na skrzyżowaniach przy pomocy znaków pionowych i poziomych.

Zestawienie projektowanych znaków pokazano w projekcie stałej organizacji ruchu. Znaki pionowe należy zastosować z grupy średnich w II klasie odbłaskowości.

#### **8. Rozbiórki**

W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę istniejących nawierzchni drogowych.

W myśl ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2001r. Nr 62, poz. 628) elementy powstałe z rozbiórki nie są odpadami niebezpiecznymi.

Materiały z rozbiórki, stanowiące wartość użytkową, powinny być przekazane Inwestorowi lub właścicielowi obiektu, a pozostałe należy poddać utylizacji, recyklingowi lub wywieźć na składowisko odpadów.

Obiekty należy rozebrać metodami tradycyjnymi w kolejności odwrotnej do ich wbudowania przy użyciu narzędzi ręcznych lub mechanicznych. Wszystkie powstałe w wyniku rozbiórki materiały oraz ich zagospodarowanie podlegają ustawie o odpadach w zależności od ich stopnia szkodliwości dla środowiska i dlatego w trakcie rozbiórki należy przeprowadzić ich segregację. Materiały pochodzące z rozbiórek stanowiące wartość użytkową, powinny być przekazane Inwestorowi. Pozostałe należy przewieźć na bazę Wykonawcy robót i poddać recyklingowi lub utylizacji.

Niedopuszczalne jest pozostawienie odpadów na terenie budowy.

#### **9. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu**

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach należących do Inwestora stanowiących pas drogowy oraz na działce nr **151/14** stanowiącej teren zamknięty PKP, dla której Inwestor uzyska zgodę na władanie w celu budowlanym.

Realizacja inwestycji nie spowoduje jakichkolwiek ograniczeń w zagospodarowaniu, w tym w zabudowie nieruchomości znajdujących się w otoczeniu terenu inwestycji i nie zmienia zagospodarowania działek sąsiednich w stosunku do stanu istniejącego.

Po zakończeniu robót budowlanych obszar oddziaływania inwestycji drogowej ograniczy się do obszaru jej lokalizacji czyli pasa drogowego, tak jak jest to w stanie istniejącym.

Obszar oddziaływania inwestycji zamyka się w granicach działek:

OBREB DABROWA BIAŁOSTOCKA:

Działki ewid. nr: **151/14**, 994, 993, 992.

Zakres inwestycji pokazano na Projekcie zagospodarowania terenu.

## 10. Uwagi

Geometria projektowanej drogi gminnej została opracowana w oparciu o aktualny wtórnik i pomiary w terenie. Współrzędne geodezyjne punktów głównych osi jezdni zostały podane na planie.

Teren budowy powinien być zabezpieczony i zagospodarowany zgodnie organizacją ruchu na czas budowy oraz obowiązującymi przepisami budowlanymi i BHP.

Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci infrastruktury technicznej powinno być poprzedzone określeniem przez kierownika budowy bezpiecznej odległości, w jakiej mogą być one wykonywane od istniejącej sieci. Bezpieczna odległość wykonywania robót ustala kierownik budowy w porozumieniu z właściwą jednostką, w której zarządzie lub użytkowaniu znajdują się te sieci. Roboty wykonywane na uzbrojeniu technicznym w pasie drogowym zostaną wykonane pod nadzorem i odbiorem gestora sieci. Miejsce robót należy oznakować napisami ostrzegawczymi i ogrodzić. Roboty ziemne w pobliżu sieci należy prowadzić ręcznie pod nadzorem odpowiednich służb.

Punkty osnowy geodezyjnej należy chronić przed zniszczeniem. Natomiast te, które w trakcie realizacji inwestycji zostaną zniszczone, należy odtworzyć. Stabilizację i wyrównanie nowych punktów osnowy należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego.

Wszystkie materiały użyte w czasie realizacji inwestycji oraz sposób ich wbudowania i odbioru powinny odpowiadać wymaganiom podanym w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Odbiory robót oraz odbiór końcowy winny być dokonywane przy udziale Inspektora Nadzoru ze strony Inwestora oraz przedstawicieli gestorów poszczególnych sieci.

Na okoliczność odbioru robót należy sporządzić protokół.

Przed przystąpieniem do wykonania robót należy sprawdzić w Wydziale Geodezji czy, po przekazaniu niniejszej dokumentacji, na terenie objętym inwestycją nie zostały zaprojektowane i/lub wykonane inne sieci. Widniejące na mapie do celów projektowych projektowane sieci elektryczne oraz kanalizacji deszczowej nie będą realizowane.

BRANŻA DROGOWA	
<b>Projektant:</b> mgr inż. Adam Kalinowski uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej PDL/0036/POOD/09	<b>Podpis:</b>